

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Prezzi delle navi tanker in rialzo dopo le ultime sanzioni Usa contro la Russia

Nicola Capuzzo · Thursday, January 16th, 2025

Un nuovo rialzo nei prezzi dei prodotti petroliferi e nelle tariffe dei relativi trasporti sarebbe alle porte, secondo diversi analisti, a valle del nuovo pacchetto di sanzioni imposto dal Tesoro degli Stati Uniti d'America ai produttori di petrolio russi Gazprom Neft, nonché a 183 navi che hanno trasportato petrolio russo nei mesi scorsi.

Ci si attende che le esportazioni di petrolio russo siano gravemente danneggiate dalle nuove sanzioni, che costringeranno le raffinerie indipendenti cinesi a tagliare la produzione di raffinazione in futuro, hanno affermato a Reuters due fonti commerciali cinesi. Nei giorni scorsi i prezzi globali del petrolio hanno raggiunto i massimi degli ultimi mesi, con il Brent scambiato sopra gli 81 dollari al barile.

Tra le navi appena sanzionate, 143 sono petroliere che hanno movimentato più di 530 milioni di barili di greggio russo l'anno scorso, circa il 42% delle esportazioni totali di greggio via mare del Paese, ha affermato in una nota Matt Wright, analista capo del trasporto merci di Kpler. Di questi, circa 300 milioni di barili sono stati spediti in Cina, mentre la maggior parte dei rimanenti è andata in India: "Queste sanzioni ridurranno significativamente la flotta di navi disponibili per la consegna del greggio dalla Russia nel breve termine, facendo aumentare le tariffe del trasporto" ha affermato Wright.

Nei primi 11 mesi dell'anno scorso, le importazioni di greggio russo dall'India sono aumentate del 4,5% su base annua a 1,764 milioni di barili al giorno, ovvero il 36% delle importazioni totali dell'India. Il volume della Cina, inclusa la fornitura tramite oleodotto, è aumentato del 2% a 2,159 milioni di barili al giorno, ovvero il 20% delle sue importazioni totali, nello stesso periodo. Secondo gli analisti le nuove sanzioni spingeranno Cina e India a tornare sul mercato petrolifero non sanzionato per cercare maggiori forniture da Medio Oriente, Africa e Americhe.

Da un punto di vista navale, con l'ultimo pacchetto di sanzioni circa il 35% delle circa 669 petroliere della flotta ombra coinvolte nel trasporto di petrolio russo, venezuelano e iraniano sono state colpite da sanzioni da parte di Stati Uniti, Gran Bretagna o Unione Europea, secondo l'analisi di Lloyd's List Intelligence.

Le tariffe di trasporto per le Very large crude carrier, che possono trasportare 2 milioni di barili di

greggio attraverso le principali rotte, sono subito aumentate dopo che Unipet, il ramo commerciale della più grande raffineria asiatica Sinopec ha noleggiato diverse superpetroliere venerdì scorso. Unipet ha anche acquistato diversi carichi di greggio dall'Europa e dall'Africa: "Devono cercare greggio alternativo. Questo è il motore principale del rally delle tariffe di trasporto" ha affermato Anoop Singh, responsabile globale della ricerca sulle spedizioni presso Oil Brokerage. Altri acquirenti cinesi, Petrochina e Rongsheng, hanno fissato una petroliera ciascuno per trasportare greggio dal Medio Oriente, hanno mostrato i dati.

Su base giornaliera, ha affermato a Reuters un agente marittimo, la tariffa sulla rotta dal Medio Oriente alla Cina, nota come TD3C, è aumentata del 39% da venerdì a 37.800 dollari, la più alta da ottobre. Anche le tariffe di spedizione per le spedizioni di petrolio russo in Cina sono aumentate in seguito alle sanzioni. Le tariffe di trasporto di una Aframax per spedire greggio dal porto russo di Kozmino nel Pacifico alla Cina settentrionale sono più che raddoppiate lunedì a 3,5 milioni di dollari, poiché gli armatori hanno richiesto premi enormi a causa dei tonnellaggi limitati disponibili per quella rotta, secondo i dati di S&P Global Commodity Insights.

Gli analisti hanno affermato che la disponibilità di petroliere potrebbe restringersi ulteriormente poiché i trader cercano navi non sanzionate per spedire greggio russo e iraniano. "Prevediamo che nuove navi saranno inserite nella flotta ombra nei prossimi mesi, molte delle quali saranno nuove per questo commercio, restringendo l'offerta nel mercato del trasporto merci non sanzionato" hanno affermato gli analisti di Kpler in una nota.

"In Cina c'era già un certo nervosismo per le sanzioni, ma con l'ultima tornata è cresciuto" ha infine commentato a *Il Sole 24 Ore* Enrico Paglia, research manager di Bancosta e professore all'Università di Genova: "Se la tendenza ad inserire un numero crescente di navi in blacklist proseguirà, l'impatto sul segmento cisterne potrebbe diventare davvero significativo, anche se molto dipenderà anche dalla forza della domanda petrolifera cinese. Per ora è debole: nel 2024 Pechino ha addirittura ridotto le importazioni di greggio (dell'1,9%), ma in prospettiva potremmo trovarci a competere con i colossi asiatici per la capacità di trasporto. Anche in un anno debole come il 2024 è andato in Cina il 23% di tutto il petrolio spostato via mare".

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Thursday, January 16th, 2025 at 10:00 am and is filed under [Economia](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.